VIII kadencja

KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **Komisji Infrastruktury**
(nr 234)
z dnia 24 października 2018 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Infrastruktury (nr 234)

24 października 2018 r.

Komisja Infrastruktury, obradująca pod przewodnictwem posła **Bogdana Rzońcy (PiS),** przewodniczącego Komisji, zrealizowała następujący porządek dzienny:

– „Informacja Ministra Infrastruktury na temat zasad obowiązujących podczas podejmowania decyzji o przebiegu dróg krajowych, dokumentowania procesu decyzyjnego, spotkań wewnętrznych i zewnętrznych w procesie decyzyjnym oraz szczegółowej informacji na temat zmiany przebiegu drogi S12 na terenie gminy Kowala (woj. mazowieckie), przyczyn zmian w lokalizacji przebiegu ww. drogi, dokonywanych w latach 2016-2018, treści protokołów ze spotkań odbytych z interesariuszami, a także treści notatek służbowych w tym zakresie będących w posiadaniu Ministerstwa Infrastruktury oraz jednostek podległych ministerstwu".

W posiedzeniu udział wzięli: **Jarosław Waszkiewicz** dyrektor Departamentu Dróg Publicznych w Ministerstwie Infrastruktury wraz ze współpracownikami, **Jacek Gryga** zastępca generalnego dyrektora dróg krajowych i autostrad wraz ze współpracownikami, **Jarosław Florkiewicz** główny specjalista w Najwyższej Izbie Kontroli, **Adrian Furgalski** wiceprezes zarządu Zespołu Doradców Gospodarczych TOR.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Jolanta Misiak, Jakub Sindrewicz** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Otwieram posiedzenie Komisji Infrastruktury.

Porządek dzienny obejmuje informację ministra infrastruktury na temat zasad obowiązujących podczas podejmowania decyzji o przebiegu dróg krajowych, dokumentowania procesu decyzyjnego, spotkań wewnętrznych i zewnętrznych w procesie decyzyjnym oraz szczegółowej informacji na temat zmiany przebiegu drogi S12 na terenie gminy Kowala (woj. mazowieckie), przyczyn zmian w lokalizacji przebiegu ww. drogi, dokonywanych w latach 2016-2018, treści protokołów ze spotkań odbytych z interesariuszami, a także treści notatek służbowych w tym zakresie będących w posiadaniu Ministerstwa Infrastruktury oraz jednostek podległych ministerstwu.

Taki jest porządek obrad.

Proponuję jego przyjęcie i przejście do uzasadnienia wniosku, który złożyła grupa posłów – obradujemy w trybie art. 152 regulaminu Sejmu.

Bardzo proszę, pan poseł Suchoń.

Poseł Mirosław Suchoń (N):

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, jak wszyscy wiemy, droga S12 to planowany od lat korytarz mający połączyć centrum Polski z Lublinem oraz dalej na wschód z naszym partnerem ukraińskim.

Na terenie gminy Kowala w województwie mazowieckim droga miała przebiegać przez nieużytki, z dala od zabudowań mieszkalnych. Co się stało? Wszyscy wiemy, informacje zostały ujawnione przez media, natomiast *de facto* mieszkańcy gminy Kowala otrzymali informację, że wariant drogi, który został im przedstawiony, biegnie przez centrum gminy i wymusi wyburzenie kilku domów.

Dlaczego tak się stało? Według informacji przekazanych przez mieszkańców, nowy wariant obejmuje grunty należące do osób powiązanych z Prawem i Sprawiedliwością (mówiąc szerzej – z towarzyskim porozumieniem, które miało miejsce w tamtych rejonach). Ten wariant może prowadzić do stworzenia niebezpiecznych warunków na drodze, podczas gdy według pierwotnych planów droga miała przebiegać przez nieużytki i niezamieszkałe tereny. Był to wybór racjonalny, z jednej strony – pod względem ekonomicznym, z drugiej strony – pod względem społecznym.

Można w różny sposób projektować warianty dróg, natomiast, co ważne, biorąc pod uwagę obawy mieszkańców gminy Kowala – droga ma przeciąć na pół ich środowisko życia. Nie dziwię się wcale, że wystąpili z ostrym protestem i postanowili upublicznić informacje, które są w ich posiadaniu. Taki sposób projektowania prowadzi do zaprzepaszczenia wysiłków wielu pokoleń, wyburzenia domów stanowiących dla każdego z nas bardzo ważny element osobistego życia, zniweczeniem wielu lat pracy w posiadanym majątku, tym bardziej, iż odszkodowania czasami nie pozwalają, żeby w porównywalnym standardzie i lokalizacji zbudować sobie nowy dom.

Kwestie społeczne są absolutnie kluczowe, ważne i trzeba je dostrzegać. Należy kierować się troską nie tylko o mieszkańców gminy Kowala, gdyż musimy patrzeć szerzej na sprawę. Stąd propozycja i wniosek o zwołanie posiedzenia Komisji w celu przedstawienia zasad i procedur na jakich podejmowane są decyzje o zmianach.

Szanowni państwo, to nie jest tak, że decyzje można podejmować w oparciu o realia gospodarcze lub społeczne. Muszą być one poparte rzetelnymi przesłankami związanymi z wydatkami na budowę dróg i kosztami społecznymi. W sytuacji, gdy chodzi o człowieka, obywatela, który bardzo często związał swoje życie z danym miejscem, zapuścił korzenie, często w wielopokoleniowej rodzinie, nie można nad tym przechodzić do porządku dziennego.

Osobną kwestią są informacje dotyczące powodów, dla którym ma być zmieniony wariant drogi. Opinię publiczną zbulwersowały informacje dotyczące powiązań właścicieli gruntów z decyzjami związanymi z projektowanym nowym przebiegiem drogi. Muszę powiedzieć, że internet jest nośnikiem, któremu do końca nie można wierzyć, ale zawsze trzeba zweryfikować informacje, żeby podjąć odpowiednie decyzje.

Kierowani troską o rzetelność przekazywanych informacji, prosimy pana ministra o wyjaśnienie zasad, na jakich podejmuje się decyzje o przebiegu drogi, a po drugie – przyczyn projektowania nowej lokalizacji drogi. W jaki sposób odbyła się zmiana lokalizacji? Kto na to wpływał? Jakie były spotkania i ile ich było? Kto lobbował za takim, a nie innym przebiegiem drogi?

To wszystkie pytania na początek. Później, w trakcie dyskusji, będziemy pogłębiali pytania.

Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję.

Panie dyrektorze, witam pana wraz z zespołem – i proszę o udzielenie odpowiedzi.

Dyrektor Departamentu Dróg Publicznych w Ministerstwie Infrastruktury Jarosław Waszkiewicz:

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, bardzo dziękujemy za możliwość dyskusji na ten temat. Podkreślam, że przedstawiciele ministerstwa i podległych jednostek pozostają do dyspozycji Komisji Infrastruktury w sprawie wszystkich problemów i wątpliwości, jakie powstały w związku z realizacją programu budowy dróg. O tym chciałem powiedzieć na wstępie.

W lipcu zmieniony przez rząd program budowy dróg skierował do realizacji zadania o łącznej wartości 135 mld zł, natomiast pieniędzy nie starczyło na realizację wszystkich zadań wcześniej zapisanych w tym programie. Droga S12 to jedno z tych zadań. Nie mogła być umieszczona w limicie, gdyż nie była przygotowana do realizacji. Nie były prowadzone prace przygotowawcze pozwalające na uzyskanie decyzji administracyjnych wymaganych prawem. Dopiero w związku z decyzją Rady Ministrów z lipca 2017 r. zostały uruchomione wszystkie prace przygotowawcze na pozostałych drogach

ekspresowych, również na drodze S12, która jest bardzo ważnym ciągiem, przygotowywanym do nowej perspektywy po roku 2021. Odcinek liczy około 66 km. Wstępnie szacowana wartość tej drogi wynosi niespełna 2 mld zł. Na pewno będzie jeszcze wielokrotnie weryfikowana. Podkreślam jednak, że problem, z którym dzisiaj się mierzymy, to skierowanie do realizacji, do prac przygotowawczych wszystkich pozostałych dróg ekspresowych. Tego rodzaju problemy, dyskusje na temat wyboru wariantów, będą nas spotykać w wielu miejscach Polski w najbliższej przyszłości. Ostatnia sprawa, nie można mówić o przesądzeniu, zmienianiu jakiegokolwiek wariantu, w przypadku, gdy nie ma decyzji środowiskowej. W Polsce, w związku ze zmianą przepisów prawa i dostosowaniem ich do wymogów Unii Europejskiej, uzyskanie decyzji środowiskowej przesądza o lokalizacji drogi. Przed uzyskaniem decyzji środowiskowej nie można mówić, że jakiś wariant był zmieniany. Dopóki decyzja środowiskowa nie zostanie wydana i nie jest ostateczna, nie możemy mówić o wyborze wariantu lokalizacyjnego drogi.

Mamy dzisiaj silną reprezentację z Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad. Jest obecny pan dyrektor Gryga. Czy mogę prosić o udzielenie mu głosu?

Zastępca generalnego dyrektora dróg krajowych i autostrad Jacek Gryga:

Panie przewodniczący, szanowni państwo, jak wspomniał pan dyrektor, prace związane z planowaniem przyszłych przebiegów dróg krajowych prowadzi GDDKiA w imieniu ministerstwa. W związku z tym, jak wspomniał pan dyrektor, od momentu podjęcia stosownych decyzji rozpoczęliśmy działania w tym zakresie. Oczywiście, działania przebiegają zgodnie z precyzyjnie określonymi zasadami i tak też jest w przypadku drogi S12. Jedną z pierwszych, podstawowych zasad, od których wszystko się zaczyna, to opracowanie wstępnych pomysłów, propozycji przebiegu drogi, w której bierzemy pod uwagę możliwości techniczne w połączeniu z ekonomicznymi. Wiadomo, że musimy to zrobić jak najniższym kosztem. Naszą podstawową pracą na początku są spotkania informacyjne ze społeczeństwem zamieszkującym tereny, przez które będzie przebiegała dana droga, żebyśmy mogli wytypować przebiegi mające szansę na akceptację społeczną. Jak powiedział pan dyrektor, jesteśmy obecnie na etapie, gdy zostało wytyczonych kilka wariantów tras. Nie zmienialiśmy wariantów, ale ewentualnie, w oparciu o pierwszą, wieloetapową turę spotkań informacyjnych na tym terenie, dopracowywane były kolejne warianty. Chcę powiedzieć i potwierdzić, że jakiekolwiek decyzje co do ostatecznego, jednego korytarza zapadną dopiero w momencie wydania decyzji środowiskowej, a dokładnie w momencie jej uprawomocnienia. Przed nami długi czas, zanim zostanie ustalony ostateczny wariant. O tym wszystkim poinformujemy, jeżeli państwo pozwolą.

Panie przewodniczący, przygotowaliśmy dwie prezentacje na ten temat. Pierwsza będzie dotyczyła zasad, jakimi się kierujemy przy wyznaczaniu przebiegu dróg krajowych. Jest obecny pan dyrektor Tomasz Stańczak, który przedstawi ogólne zasady. Następnie przedstawimy drugą prezentację, w której pokażemy, jak przebiegały prace nad wyznaczeniem przebiegu drogi S12, w odniesieniu się do tych zasad. Najlepiej przedstawi to pan dyrektor Tomasz Kwieciński. Jeżeli można, przekażę głos.

Zastępca dyrektora Departamentu Inwestycji w Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Tomasz Stańczak:

Dzień dobry. Proszę państwa, chcę pokrótce przypomnieć zasady wyznaczania przebiegu dróg krajowych, o których mówiłem ogólnie na posiedzeniu poprzedniej Komisji sejmowej w sprawie drogi S12. Będę chciał powiedzieć o podstawach rozpoczęcia prac projektowych, różnych etapach odbioru i wydania kluczowej decyzji dla procesu inwestycyjnego, czyli decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Przejdę do omówienia podstaw wyznaczania przebiegu dróg krajowych. Podstawą dla szukania trasy i zlecenia dokumentacji projektowej jest program inwestycji, który zatwierdza minister infrastruktury i zabezpiecza środki finansowe na etapie prac przygotowawczych. Po zatwierdzeniu tego programu, Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad zleca zewnętrznym firmom, czyli biurom projektowym, opracowanie dokumentacji. To wykonanie opracowań projektowych ma przybliżyć możliwości wykonania inwestycji, wyszukać najlepsze warianty na zasadzie „od ogółu do szczegółu”. Zlecenie dokumentacji odbywa się w oparciu o ustawę o zamówieniach publicznych, a wykonywa-

nie bazuje na różnych innych ustawach, w tym na ustawie o udostępnianiu informacji o środowisku, ustawie o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji oraz pozostałych przepisach, w tym prawie budowlanym. Jeśli chodzi o szczegółowe wymagania, które stawia GDDKiA wobec dokumentacji, są one zapisane w SIWZ w ramach wewnętrznych zarządzeń generalnego dyrektora. Wymagania są również zapisane w dokumencie publicznym, który ma nr 58/2015 i określa dokumentacje, które są niezbędne dla realizacji inwestycji. Tam są opisane procedury i procesy odbioru, wszelkie inne obowiązujące ustawy i rozporządzenia.

Teraz przejdę do omówienia początkowych kwestii związanych z pracą biur projektowych. Po otrzymaniu zlecenia, biura projektowe rozpoczynają pracę od inwentaryzacji terenowych, zweryfikowania istniejącego ruchu. Czasami zdarza się, że prognoza ruchu jest zrobiona w roku 2015, a zlecenie w roku 2017 lub 2018, w związku z tym, ruch mógł się zmienić. W GDDKiA są zatwierdzane prognozy ruchu, który opracowuje projektant, a my je koordynujemy, aby na styku różnych województw nie wychodziły diametralnie różne wyniki w prognozie ruchu. Aby wygrać przetarg, biura projektów muszą dysponować odpowiednią wiedzą, doświadczeniem, które wymagamy, jako warunki udziału w postępowaniu przetargowym. To nie są przypadkowe firmy, ale działające na nasze zlecenia od wielu lat, znające rynek i procedury. Aby wykonać prawidłowo opracowanie, projektanci muszą zaproponować, na bazie własnego doświadczenia i wiedzy, lokalizację korytarzy, warianty przebiegu tras krajowych. Projektanci mają świadomość, że nie znają lokalnych uwarunkowań, szczegółowych historii, które wiążą się z danym terenem, jak mieszkańcy. W związku z tym, jeśli przygotują swoją wersję wariantów, w planie lub profilu, określają miejsca potencjalnych konfliktów lub ryzyka związanego z projektem. Temat ten jest dyskutowany na radach technicznych lub dedykowanych spotkaniach z zamawiającym, czyli GDDKiA. Zostaje podjęta decyzja o poinformowaniu społeczeństwa o tych propozycjach. Terminy, o których dowiaduje się społeczeństwo, są konsultowane z lokalnymi włodarzami, czyli wójtami, burmistrzami i starostami, gdyż staramy się dotrzeć do jak największej liczby osób. Typowym rozwiązaniem jest jednokrotna akcja informacyjna w trakcie początkowego etapu projektowania. To jest obligatoryjne rozwiązanie. Nie wyklucza to większej liczby spotkań ze społeczeństwem, ale to wynika z rozwojowej sytuacji, która dzieje się podczas projektowania. Wszystkie uwagi zgłaszane przez społeczeństwo są analizowane przez projektantów i indywidualnie omawiane z zamawiającym, kierownikiem projektu, dyrektorem oddziału lub naczelnikiem oddziału dokumentacji. Jednak nie wszystkie uwagi są możliwe do wprowadzenia. Niektóre są niezgodne z warunkami technicznymi, inne nie uwzględniają sytuacji w sąsiedztwie albo są ewidentnym syndromem NIMBY, czyli „wszędzie będzie lepiej niż u mnie", jeśli chodzi o lokalizację drogi.

Chcę jeszcze powiedzieć, jakie są poszczególne etapy opracowania dokumentacji. W typowym rozwiązaniu, kiedy nie mamy określonego korytarza drogi, są opracowywane style korytarzowe, które uwzględniają różne uwarunkowania regionalne, lokalne, kwestię koordynacji z innymi środkami transportu, sprawami zagospodarowania przestrzennego województw, studiami uwarunkowań gmin i miejscowych planów oraz innymi, różnymi uwarunkowaniami, np. nakłady i termin realizacji poszczególnych korytarzy. Pomimo, że w specustawie nie mamy obowiązku bycia zgodnymi z miejscowymi planami, analizujemy, co dzieje się w ramach zagospodarowania przestrzennego województw lub gmin.

Kolejnym etapem opracowania, który już w szczegółowy sposób określa przebieg wariantów trasy, jest studium techniczno-ekonomiczno-środowiskowe. Jak wskazuje nazwa, analizujemy elementy techniczne, ekonomiczne i wpływ wariantów inwestycji na środowisko. To opracowanie jest kluczowe do podjęcia decyzji o złożeniu wniosku do Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska, która wyda decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach. Jakie są pozostałe procedury i dokumenty, które są niezbędne do podjęcia decyzji lub przekazania materiałów do Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska? Etap STEŚ, o którym mówiłem chwilę wcześniej, kończą dwie procedury: ZOPI i KOPI. Jedna odbywa się w oddziale, druga jest procedurą kontrolną, podczas której zgłaszane są dodatkowe uwagi do dokumentacji, wariantów, innych analiz, które

wcześniej nie zostały zdiagnozowane. Na posiedzenia KOPI zapraszani są przedstawiciele samorządów i organizacji, które „ujawniły się" podczas etapu projektowania. Po opracowaniu dokumentacji w oddziale, ZOPI wybiera wariant, który rekomenduje na posiedzenie KOPI i na tym posiedzeniu, jeśli nie ma uwag do dokumentacji, członkowie KOPI albo potwierdzają dany wariant albo zgłaszają uwagi albo zwracają dokumentację do ponownego rozpatrzenia dodatkowego wariantu. Posiedzenie KOPI kończy się zatwierdzeniem protokołu przez generalnego dyrektora. Protokół wraz z dokumentami niezbędnymi do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, czyli z raportem o oddziaływaniu na środowisko, z mapami ewidencyjnymi, które pokazują kto jest stroną w tej inwestycji, z wypisem ewidencji gruntów, są składane do regionalnego dyrektora ochrony środowiska, w celu wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Jeśli chodzi o typowe rozwiązanie, na harmonogramie, który pokazałem, jesteśmy w połowie etapu projektowego. Za jakiś czas zostanie podjęta decyzja, który wariant jest dla GDDKiA najbardziej optymalny pod kątem trzech czynników, wcześniej wymienionych. Następnie mamy procedurę wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, w której ze strony społeczeństwa mogą być jeszcze raz zgłaszane uwagi i zastrzeżenia do dokumentacji, a Generalna Dyrekcja Ochrony Środowiska jest zobowiązana je rozpatrzeć, odnieść się do nich, czasami przy udziale projektanta, czasami samodzielnie. Dopiero po przejściu całej procedury, która w Polsce trwa średnio 10 miesięcy, jest wydawana decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach. Później wszystkie strony mają możliwość złożenia odwołania od decyzji, którą rozpatruje w pierwszej instancji Generalna Dyrekcja Ochrony Środowiska, a w drugiej instancji sąd. To wszystko w skróconej formie. Jeżeli pojawią się pytania, mogę odpowiedzieć. Jeżeli chcą państwo zaznajomić się ze szczegółowymi rozwiązaniami dotyczącymi S12, za chwilę wyświetlimy drugą prezentację i dopiero wtedy będzie łatwiej dyskutować.

Dyrektor w MI Jarosław Waszkiewicz:

Podsumuję temat z punktu widzenia ministerstwa. Przygotowana procedura GDDKiA, sprawdzona i działająca w praktyce już od wielu lat, sprowadza się do dwóch kluczowych elementów. Udział społeczeństwa jest zapewniony na wszystkich etapach prac dyrekcji. Zgodnie z prawem nie musi być aż tak szczegółowy, jak robi to GDDKiA. Wychodzi ona bardzo daleko w konsultacjach już na etapie przygotowania pierwszego wariantu trasy. Jak było powiedziane, odbywa się przynajmniej jedna tura spotkań konsultacyjnych. Nie ma przypadków, w których warianty są niekonfliktowe. Czasami jest druga lub trzecia tura. Najlepszym przykładem jest droga nr 75 na południu Polski, gdzie trwają cały czas spotkania i dyskusje na temat różnych wariantów. Zatem, kluczową sprawą jest udział społeczeństwa w tym procesie , zapewniany od najwcześniejszego etapu. Dlaczego? Aby na późniejszych etapach, na których już wydawane są decyzje środowiskowe, wszystkie mniej istotne sprawy zostały załatwione. Pozostają jedynie kwestie bardzo konfliktowe.

Druga sprawa to korzystanie ze wszystkich dotychczasowych przemyśleń na temat, którędy powinna przebiegać droga. Niezależnie, czy są one opracowywane na poziomie planów zagospodarowania przestrzennego gminy, czy w województwie, wszystkie propozycje przebiegu dróg ekspresowych, które pojawiały się w ciągu ostatnich lat, w tym przypadku S12, są uwzględniane.

Odnośnie do decyzji środowiskowej, opisywane są wszystkie warianty analizowane pod kątem różnych kryteriów. Z materiałów, przekazanych do decyzji środowiskowej, wynika wariant rekomendowany przez inwestora. We wniosku o decyzję środowiskową przedstawiane są wszystkie warianty, z rekomendacją jednego, który został przeanalizowany z punktu widzenia wszystkich aspektów i jest uważany za najkorzystniejszy. Pojawia się rekomendacja inwestora, a następnie decyzja, która ją podziela. Ale jest także drugi organ, weryfikujący całą naszą działalność i również może wprowadzić zmiany w zakresie rekomendowanego wariantu.

Radca generalnego dyrektora dróg krajowych i autostrad Tomasz Kwieciński:

Panie przewodniczący, szanowni państwo, pokrótce postaram się przedstawić proces związany z przebiegiem projektowanej trasy S12 na odcinku Radom-Puławy. Powiem pokrótce, ponieważ całość procesu zaczęła się ponad rok temu. W dniu 13 września

2017 r. podpisaliśmy umowę jako GDDKiA oddział Warszawa z biurem projektowym, które miało za zadanie przede wszystkim opracowanie studium techniczno-ekonomiczno-środowiskowego wraz z materiałami do decyzji środowiskowej, czyli cały etap dokumentacji, o którym przed chwilą mówił dyrektor Stańczak. Chodziło o przedstawienie kilku wariantów trasy, opracowanie raportu oddziaływania na środowisko, a następnie w oparciu o wszystkie kryteria, ustalenie wariantu, który będzie rekomendowany przez inwestora i znajdzie swoje potwierdzenie w oparciu o decyzję środowiskową, wydaną przez Regionalną Dyrekcję Ochrony Środowiska.

Na samym początku projektowania, po pierwszych dwóch miesiącach, projektant w oparciu o posiadane wcześniej materiały z lat 2007-2009, kiedy prace projektowe były już prowadzone, przygotował pierwsze propozycje przebiegu trasy S12. Już na początku grudnia 2017 r. zorganizowaliśmy pierwsze spotkania z mieszkańcami, pokazując te przebiegi. Na mapie widać obwodnicę Radomia i warianty dróg, które przebiegały przez gminę Kowala. Na tamtym etapie był pokazywany tylko jeden wariant, który przy końcu gminy rozdzielał się na trzy warianty: północny, środkowy i południowy. Chodziło o to, aby projektant przystąpił do tego etapu, zrobił analizę i pokazał przebiegi wariantów na tle zabudowy. Czerwone plamy oznaczają gęstość zabudowy. Jak widać, warianty przebiegają przez teren zabudowany. Dopiero na wschód od gminy Kowala widać różnicę – bliżej Radomia mamy obszary bardziej zurbanizowane, a bliżej Skaryszewa tereny mniej zurbanizowane, co nie zmienia faktu, że cała trasa przebiega przez tereny, gdzie występuje zabudowa. Po pierwszej turze spotkań spłynęło ponad tysiąc opinii od różnych podmiotów, ale przede wszystkim od władz samorządowych z gminy Kowala, jak również gminy Skaryszew, gminy Gózd i miasta Radomia. Niestety, pojawił się problem, gdyż wszystkie wnioski samorządów były ze sobą sprzeczne. Między innymi, przedstawiciele gminy Kowala od razu zaprotestowali, że pierwszy wariant jest przez nich nieakceptowany i oczekują zmiany trasy na wariant biegnący po południowej stronie gminy. Z kolei gmina Skaryszew, dokładnie sołectwo Sołtyków, zawnioskowało, że wariant zaznaczony na niebiesko jest dla nich zupełnie nie do zaakceptowania, z uwagi na fakt, że to są tereny zabudowy jednorodzinnej. Na tym obszarze sołectwo ma ustalone miejscowe plany zagospodarowania terenu, zatem był to wariant nie do przyjęcia. Z kolei na dalszym przebiegu zaprotestowali mieszkańcy gminy Gózd, którzy powiedzieli, że dla nich warianty południowe (za chwilę pokażę na całej mapie) też nie są akceptowalne, ponieważ rozdzielają grunty, które mają najwyższą klasę żyzności i są najbardziej użytkowane przez rolników. Zatem, mieliśmy dwa sprzeczne interesy – z jednej strony mieszkańców, którzy nie chcą północnego wariantu, z drugiej gminę Gózd, która akceptuje przebieg północny, jak również mieszkańców gminy Kowala, którzy w ogóle nie akceptują tego przebiegu i oczekują poprowadzenia trasy po południowej stronie. Tutaj mamy przykładowe pisma i wnioski, które spłynęły w wyniku pierwszej tury konsultacji. Między innymi powstał komitet społeczny do spraw budowy krajowej drogi S12: „Wyrażamy zdecydowany sprzeciw dotyczący lokalizacji przebiegu trasy przez tereny w wariancie trzecim, niebieskim". Z kolei urząd gminy Kowala wysłał pismo, że nie zgadza się i oczekują przeprowadzenia nowego wariantu po południowej stronie gminy. Wszystkie jednostki zaczęły rysować przebiegi tej trasy i wysyłać swoje proponowane warianty. W okresie między pierwszą turą spotkań, które miały miejsce w grudniu 2017 r., a drugą turą, która odbyła się w kwietniu 2018 r., projektant analizował wszystkie wnioski. Spłynęło ponad 1000 wniosków dotyczących przebiegu trasy od Radomia do Puław. W wyniku analiz powstawały kolejne propozycje nowych tras. Powstał nowy południowy wariant omijający gminę Kowala, tutaj zaznaczony na pomarańczowo, jednocześnie południowy wariant wchodził w obszar gminy Gózd, która kwestionowała przeprowadzenie trasy w tym wariancie, z uwagi na najlepsze grunty rolne. Tutaj mam przykład niespójności w planach miejscowych gminy Kowala, która miała dwa warianty trasy. Jeden północny, który był pokazany przez nas jako pierwszy, jak również proponowany południowy. Zatem, od początku gmina nie przewidywała jednego wariantu, ale dwa różne. Na planie zagospodarowania pokazaliśmy proponowane przez nas przebiegi – wariant niebieski i pomarańczowy. Z uwagi na fakt, że mamy minimalne wymagania techniczne co do parametrów łuków poziomych, pionowych, wiadomo, że nie można było

wpisać w przebiegi tras w stu procentach. Jednak, jak widać, projektant odrobił pracę i postarał się jak najbardziej dopasować do materiałów planistycznych gminy Kowala.

Tutaj mamy przykład kolejnego pisma, dotyczącego protestów i wniosków, które spływały w trakcie tworzenia wariantów. Komitet Społeczny „Kowala-S12" jednoznacznie wymagał wariantu po stronie południowej. Tutaj mamy informację o dodatkowych spotkaniach, które odbywały się z władzami samorządowymi, między spotkaniami z mieszkańcami. Takie spotkanie mieliśmy 22 stycznia. Uczestniczyli w nim przedstawiciele Radomia, miasta i gminy Skaryszew, gminy Kowala i gminy Gózd, czyli wszystkich czterech stron, które były najbardziej zainteresowane przebiegiem trasy w tym rejonie. Odbyło się drugie spotkanie, na którym byli obecni mieszkańcy gminy Kowala, gminy Skaryszew, prezydent miasta Radomia i wójt gminy Gózd. Co miały na celu te spotkania? Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad poprosiła cztery jednostki, które były żywiołowo zainteresowane przebiegiem trasy S12, celem wypracowania wariantu, który będzie dla nich najkorzystniejszy. W wyniku spotkań powstały rozwiązania, które zaczynały powoli godzić interesy wszystkich stron, między innymi wariant po południowej stronie gminy Kowala, przechodzący w wariant północny na terenie gminy Gózd. Tutaj mamy kolejne wnioski. W momencie pojawiania się tych wariantów, gminy zaczęły popierać konkretne rozwiązania. Tutaj są kolejne wystąpienia, zarówno z miasta Radomia, jak również gmin, które wskazywały najlepszy dla nich wariant. Przedstawiciele Radomia jednoznacznie pokazywali, że dla nich najkorzystniejszy jest wariant północny, ponieważ najlepiej obsługuje kwestię dojazdu do miasta od strony południowej. Także z analiz natężenia ruchu, które są wstępnie prowadzone na tym etapie, wynika, że wariant północny jest jak najbardziej uzasadniony. Głównym generatorem ruchu na trasie S12 będzie miasto Radom.

W toku dyskusji przed drugą turą spotkań, cały czas pojawiały się różne propozycje i korekty rozwiązań, które projektant analizował na bieżąco. Pojawiła się całkowita rezygnacja z wariantu niebieskiego, ponieważ trasa przebiega przez sołectwo Sołtyków. W wyniku wspólnego wystąpienia prezydenta Radomia, przedstawicieli gminy Skaryszew oraz gminy Gózd, które popierają wariant pomarańczowy, powstał także inny wariant. Ostatecznie, w wyniku wszystkich prac powstały cztery warianty przebiegu trasy w tym rejonie. Zostały już pokazane mieszkańcom na spotkaniach, które miały miejsce w kwietniu tego roku. Przejdę do mapy, która pokazuje wszystkie przebiegi. Zatem, widzimy połączone warianty, które były pokazane podczas pierwszych konsultacji – zaznaczone niebieską, zieloną i pomarańczową linią. To było pierwsze spotkanie konsultacyjne w grudniu zeszłego roku. W wyniku wszystkich uzgodnień, rozmów, przede wszystkim wniosków mieszkańców, powstały warianty, które są narysowane przerywanymi liniami, tj. wariant południowy (różowy), przechodzący w północny, wariant pomarańczowy przechodzący w północny i wariant południowy, przechodzący w niebieski po południowej stronie. Na chwilę obecną mamy do rozpatrzenia warianty zaznaczone przerywaną linią. Możemy jeszcze przejść na stronę internetową, która również jest dostępna dla mieszkańców od kwietnia, jeszcze przed drugą turą spotkań. Strona pokazuje wszystkie obecnie rozpatrywane warianty. Jest ona ogólnodostępna i prowadzona przez biuro projektowe. Na chwilę obecną poruszamy się w obszarze tych możliwych wariantów. Tak wygląda procedowanie. Następne zdarzenia, zgodnie z harmonogramem przygotowania inwestycji, planujemy w pierwszej połowie listopada. Kolejne spotkanie z mieszkańcami będzie zorganizowane w celu uszczegóławiania rozwiązań dotyczących zachowania powiązań komunikacyjnych w poprzek trasy, czyli, gdzie mają powstać obiekty łączące dwie strony trasy. Następnie planujemy, że cała dokumentacja dotycząca tego elementu, czyli studium techniczno-ekonomiczno-środowiskowe, będzie odbierana na posiedzeniach ZOPI i KOPI. Będzie to pierwszy kwartał przyszłego roku. Chcemy złożyć decyzję środowiskową w pierwszej połowie przyszłego roku. Oczekujemy, że z początkiem lub w połowie roku 2020 będziemy w posiadaniu ostatecznej decyzji środowiskowej, która pozwoli uruchomić kolejne etapy realizacji inwestycji, oczywiście po zapewnieniu odpowiedniego finansowania.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję. Rozumiem, że teraz możemy podyskutować. Bardzo proszę. Czy pan poseł Suchoń? Czy są inni chętni do zabrania głosu? Prezentacja była profesjonalna i czytelna. Myślę, że niejasności, które się pojawiały, zostały wyjaśnione. Czy panowie chcą jeszcze coś dodać?

Dyrektor departamentu w MI Jarosław Waszkiewicz:

Zakończyły się prace nad wariantami. Wszystkie warianty, które zostały wymyślone, są pokazane na tej mapie. Każdy z nich będzie dalej analizowany pod względem powiązań, dla każdego będą wyliczane szczegółowe parametry dotyczące ekonomiki i technologii. Prace doradcze GDDKiA mają zakończyć się w przyszłym roku na ZOPI i KOPI z rekomendacją wariantów.

Poseł Mirosław Suchoń (N):

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, bardzo dobrze wygląda to, co państwo przedstawili, natomiast obawy mieszkańców, dotyczące własności gruntów, wpływu na podejmowane decyzje itd., nie wzięły się znikąd. Uważam, że trzeba bardzo dokładnie przeanalizować wszystkie kwestie, które mieszkańcy gminy Kowala przekazali opinii publicznej. Bardzo proszę o szerszą informację w tym zakresie. Odbyło się spotkanie, na którym, jak twierdzą mieszkańcy gminy, poinformowano o podjęciu decyzji o rekomendowanym wariancie, który będzie przechodził przez grunty osób, mających wpływać na podejmowanie decyzji. Chcę prosić o informację w tym zakresie, czy były podejmowane działania i jakie są państwa relacje z firmą, która dokonuje analiz? Czy postępowanie było objęte tarczą antykorupcyjną lub formą prewencji antykorupcyjnej? Z tego co państwo nam przedstawili wynika, że mieszkańcy gminy Kowala, z bliżej nieokreślonych powodów chodzą wokół ronda w swojej gminie i zupełnie niepotrzebnie protestują, gdyż wszystko jest w porządku. Znając zaangażowanie Polaków i troskę, aby podejmowane decyzje były transparentne i racjonalne z punktu widzenia mieszkańców, osobiście w to nie wierzę. Z jednej strony mamy mieszkańców, którzy bardzo ostro zabierają głos i odnosi się wrażenie, że to jest ostatnia chwila, w której mogą powiedzieć, co myślą o tych wariantach. Z drugiej strony, państwo przedstawiają cztery warianty i twierdzą, że wszystko jest w porządku. Nie jest. Trwają protesty, mieszkańcy gminy w geście rozpaczy podejmują niestandardowe działania. Istnieją różne sytuację – również u mnie w regionie są protesty i mieszkańcy zabierają głos, ale nigdzie nie ma takiej determinacji. Nie wierzę w państwa zapewnienia. Nawet państwo nie odnieśli się do zrzutów związanych z własnością gruntów, kto wpływał, jakie były spotkania w międzyczasie, którzy lokalni notable interweniowali, itd. Szanowni państwo, widzę dwie różne rzeczywistości. One są sprzeczne ze sobą. Rozumiem, że z punktu widzenia proceduralnego wszystko jest OK, ale to pokazuje formę niemocy albo coś innego. Nawet nie chcę myśleć. Natomiast, są protesty, mieszkańcy w akcie desperacji poinformowali całą Polskę, że coś jest nie w porządku. Proszę, aby państwo odnieśli się do tych kwestii. Bardzo proszę o odpowiedź na pytania dotyczące spraw antykorupcyjnych. To są bardzo poważne zarzuty. Szanowni państwo, nie kto inny, tylko mieszkańcy wiedzą najlepiej do kogo należy grunt, dlaczego są podejmowane takie decyzje. Państwo bardzo elegancko przeszli nad problemem drogi, ale zupełnie pominęli interes mieszkańców gminy. To jest bardzo istotny element całego procesu. Panie przewodniczący, bardzo proszę o pogłębioną informację w tej sprawie. Tego nie można zostawić bez komentarza. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Zgłasza się jeszcze pani poseł Białkowska.

Poseł Anna Białkowska (PO) – spoza składu Komisji:

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, jestem posłem z ziemi radomskiej, interesuję się gminą Kowala, mieszkańcy byli u mnie i rozmawialiśmy nad przebiegiem tej drogi. Oni są bardzo zaniepokojeni, że droga przetnie gminę na pół i będą duże komplikacje związane z dowozem dzieci do szkoły, przejściem z jednej strony gminy na drugą. Czy rozpatrywali państwo ich wariant, który przebiega ponad kilometr od państwa wersji, za cmentarzem? Twierdzą, że to jest najlepsza opcja. Nie trzeba nikogo wysiedlać, wyku-

pywać osiedla, robić większych działań. Proszę powiedzieć, czy państwo zastanawiali się i rozważali wariant, który umożliwi normalne życie mieszkańców w tej gminie? 12 września pisałam interpelację, dostałam odpowiedź, ale ona jest bardzo oględna i nic nie wyjaśnia. Może teraz panowie zastanowią się, czy to ma być serpentyna, czy w ten sposób ma przebiegać droga? To nie jest dogodne dla mieszkańców, ani nowych włodarzy gminy. Samorządowcy, radni, wójtowie mają plan, jak droga mogłaby przebiegać. Podejmijcie z nimi konstruktywne rozmowy. Nie można ludzi uszczęśliwiać na siłę i niszczyć gminy, gdyż tam wciąż mieszkają obywatele naszego kraju. Proszę, abyście państwo rozważyli również z nimi przebieg bardzo potrzebnej drogi S12. Teraz przez środek Radomia przejeżdżają ogromne samochody i to też jest niedogodne dla mieszkańców tego miasta. Tak samo lub bardziej będzie niedogodne dla mieszkańców małej gminy. Należy to wziąć pod rozwagę. Proszę powiedzieć, że jeszcze raz przyjrzycie się sprawie. Nie można ludzi uszczęśliwiać na siłę, bo wcale nie będą szczęśliwi.

Poseł Stanisław Żmijan (PO):

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, szanowni państwo, bardzo klarownie i jasno państwo przedstawili procedury związane z przygotowaniem inwestycji liniowej, w tym wypadku odcinka drogi S12. Dziękuję, gdyż był to bardzo klarowny materiał. Jednak intencją dzisiejszego posiedzenia nie było przedstawienia samych procedur, a wszystkiego co się kryje w następstwie informacji medialnych, które spowodowały, że wystąpiliśmy z wnioskiem o zwołanie tego posiedzenia. Dróg nie buduje się wyłącznie dla samego budowania. Mają one znaczenie gospodarcze, ale także społeczne. Nie można takich przedsięwzięć realizować z pominięciem społeczności lokalnych. Procedury, o których państwo powiedzieli, bardzo wyraźnie o tym mówią. Nie jest możliwe, żeby lokalne społeczności zawiązywały komitety protestacyjne, wyrażały tak energicznie i dramatycznie swoje protesty. Oczywiście, zdarza się tak, bo to nie są proste sprawy. Dyskusje mają miejsce przy uzgadnianiu przebiegu praktycznie wszystkich inwestycji liniowych, ale tak dramatyczne zachowania należą do rzadkości. Z informacji, które uzyskała opinia publiczna, ale przede wszystkim mieszkańcy, wiele wskazuje, i o tym chcieliśmy rozmawiać, że są inne przesłanki, dla których prace przebiegają tak a nie inaczej. Wyprowadzanie ruchu z miast, z zamieszkałych terenów trzeba zrobić najmniejszym kosztem,przede wszystkim dla mieszkańców, ale także chroniąc środowisko. Patrzymy na problem z odległości, nie mamy wystarczającej wiedzy. Gdyby wziąć po kolei wszystkie kryteria kosztowe, ekonomiczne, bezpieczeństwo ruchu i oddziaływanie na środowisko, czyli mieszkańców, przebieg drogi powinien być najkrótszy, z zachowaniem odległości, gdyż to jest także kwestia emisji, hałasu itd. Jeżeli wprowadzacie warianty, które wydłużają drogę, pojawia się pytanie: dlaczego? Jeżeli wokół dużego miasta lub w bezpośrednim sąsiedztwie zaczynamy budować serpentyny, nie oznacza to racjonalnych propozycji. Moje pytanie jest następujące i proszę się do niego odnieść: na jakim etapie analizy poszczególnych wariantów jest firma współpracująca z GDDKiA jako zamawiający? Czy Generalna Dyrekcja Ochrony Środowiska została już włączona do tego etapu? Czy opiniuje na tym etapie? Czego obawiają się mieszkańcy? Wszystkie elementy procedury zostaną zachowane, zapewne pokażecie protokoły, pojawi się preferowany wariant i oczywiście GDOŚ wyda decyzję, z której mieszkańcy nie będą zadowoleni. Proszę i ponawiam pytanie, żeby państwo opowiedzieli o tym przypadku, gdyż spotkań, jak państwo mówili, było już wiele. Dlaczego ludzie się irytują i protestują? Dlaczego nie są upodmiotowieni w tych pracach? Być może są przesłanki dla uzasadnionego działania. Natomiast obecna sytuacja i sposób prowadzenia prac wskazują, że występuje kłopot z komunikacją albo jest na rzeczy coś, o czym informowały publiczne media.

Na koniec jeszcze jedna istotna kwestia. Panie przewodniczący, nie mam wątpliwości, że będziemy się jeszcze spotykali w tej sprawie. Bardzo szanuję wiedzę państwa z GDDKiA oddziału mazowieckiego, gdyż jesteście fachowcami. Szanuję również wiedzę i zaangażowanie pana dyrektora Jarosława Waszkiewicza. Trudno nie zauważyć, że rozmawiamy z państwem, którzy są bezpośrednio zaangażowani w proces. Dlaczego nie ma nikogo z kierownictwa resortu? Jeżeli minister konstytucyjny uważa, że to jest sprawa, która nie musi być prowadzona z jego udziałem, ma jeszcze swoich zastępców.

W związku z tym, powinni tutaj być obecni, ponieważ to nie jest kwestia podrzędnej drogi, ale ekspresowej, a w zasadniczej mierze drogi, która obecnie elektryzuje lokalną społeczność. Panie przewodniczący, proszę, żeby kierownictwo resortu wzięło pod uwagę, że to są bardzo ważne, ludzkie problemy. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Panie przewodniczący, oczywiście przekażemy informację do ministerstwa, natomiast jesteśmy na takim, a nie innym etapie prac związanych z omawianym problemem. Ostateczne decyzje jeszcze nie zapadły. Moim zdaniem, przy każdej budowie nowej drogi takie sytuacje się zdarzają. Praktycznie przy każdej. Nie wiem, czy aż tak ostre, ale zdarzają się. Powiem państwu o niewielkiej drodze pomiędzy małymi miasteczkami na Podkarpaciu. Tam również jest mnóstwo protestów. Każdy chce tej drogi, ale połowa ludzi chce, aby przebiegała w tym lub tamtym miejscu, lub zupełnie gdzieś indziej. I to jest problem, który istnieje również w tym przypadku. Jeśli są jeszcze dodatkowe informacje, panie pośle, bardzo proszę. Pan poseł Grabarczyk.

Poseł Cezary Grabarczyk (PO):

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, szanowni państwo, rozpocznę od miejsca, na którym zakończył pan przewodniczący Stanisław Żmijan. Spotykamy się w trybie art. 152, co oznacza, że członkowie Komisji dostrzegli potrzebę podjęcia rozmowy z ministrem na posiedzeniu Komisji. Oczywiście, termin może kolidować panu ministrowi ze względu na inne obowiązku, ale faktycznie, jeden z jego następców powinien się pojawić na posiedzeniu Komisji zwołanym w tym trybie. To jest powinność pana przewodniczącego, żeby wyegzekwować ten obowiązek. Nie podnosiliśmy tej kwestii na początku posiedzenia, ale sprawa jest bardzo poważna, bulwersuje mieszkańców Radomia i opinię publiczną, a tytuły prasowe „Radomski układ", „PiS obnażony" potwierdzają ten fakt. Proszę, aby pan przewodniczący w przyszłości egzekwował obecność ministra. Jeżeli nie może przyjść, przełóżmy posiedzenie Komisji na inny termin. Jednak minister powinien być obecny, gdyż powinniśmy poznać stanowisko rządu. Cenimy kompetencję panów dyrektorów i ekspertów. Wiemy, że ich praca zaowocowała realizacją wielu projektów drogowych. I chwała im za to. Jednak kilka pytań wymaga odpowiedzi. Droga ekspresowa z założenia ma służyć szybkiemu, bezkolizyjnemu przemieszczaniu się pojazdów. Jeżeli w opisanych artykułach pojawia się argument, że w nowych propozycjach przebiegu drogi planowane są łuki, które wymagają ograniczenia prędkości, kłóci się to z podstawowym założeniem. Nie usłyszałem żadnego sprostowania dotyczącego tej kwestii, dlatego pytam, czy rzeczywiście w tych wariantach pojawiły się propozycje, które przewidują ograniczenie prędkości z dopuszczalnej na drodze ekspresowej 120 km/h? Jeżeli tak, kto był pomysłodawcą tych rozwiązań? To są bardzo precyzyjne pytania i proszę równie o precyzyjną odpowiedź.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Oczywiście, państwo mogą jeszcze dopowiedzieć do tego, co już usłyszeliśmy. Mam jedną uwagę, może obrażę ministra lub wiceministra, ale dobrze realizujemy materiał zadany przez państwa posłów, którzy domagali się nadzwyczajnego spotkania. Proszę zwrócić uwagę, że tutaj jest pytanie o decyzję przebiegu drogi krajowej i udokumentowanie procesu decyzyjnego, spotkań wewnętrznych i zewnętrznych. Wszystkie informacje państwo otrzymali. Natomiast, nie wiem, czy minister ma większą wiedzę na ten temat. Państwo byli ministrami, ja nie, więc nie wiem, jak to wygląda. Minister ma przeważnie dużą wiedzę na wiele tematów, ale trzeba docenić tak precyzyjną informację, jaką teraz uzyskaliśmy. Jeśli pojawiłyby się pytania o charakterze politycznym, wtedy musiałby odpowiedzieć minister. Nie wiem, czy sprawa jest w prokuraturze, czy pojawiły się donosy? Państwo są z Radomia lub okolic, proszę powiedzieć, bo poruszamy się w sferze domysłów.

Panie ministrze, zwracam się do pana Grabarczyka, czy chce pan teraz zabrać głos? Mój komentarz już się skończył. Proszę bardzo, pani poseł.

Poseł Anna Białkowska (PO) – spoza składu Komisji:

Panie przewodniczący, to co powiedział pan minister Grabarczyk jest bardzo ważną sprawą, gdyż potrzebny jest minister właściwego resortu. Z całym szacunkiem dla pań-

stwa, panowie są ekspertami w tej dziedzinie i tego będę się trzymała, ale pan minister ma podejmować decyzje i zrobi to wcześniej czy później. A to jest, śmiem twierdzić, decyzja polityczna. Ekspertyzy ekspertyzami. Chcę żeby panowie wypowiedzieli się, czy taki układ drogi, będący, przesadnie mówiąc, serpentyną, jest lepszy, niż planowane przez samorządowców i mieszkańców z gminy Kowala. Również chcę uzyskać odpowiedź na to pytanie. Niemniej jednak, minister właściwego resortu powinien być obecny. Wiemy, że decyzje o powstaniu tej drogi zapadły już w 2014 r. Niestety, po objęciu władzy przez Prawo i Sprawiedliwość zostały odsunięte ze względu na brak stosownego finansowania, podobno nie było całej kwoty przeznaczonej na tą inwestycję. Jednakże, po trzech miesiącach okazało się, że mamy kolejne otwarcie – będzie S12. Podkreślam, że droga jest ważna dla Radomia i gminy Kowala oraz ościennych miejscowości. Jest potrzebna. Usłyszeliśmy, że dopiero w 2021 r. rozpocznie się inwestycja. To jest odległy czas, ale niech zostanie podjęta dogodna decyzja dla wszystkich mieszkańców i użytkowników.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję. Pan dyrektor? Proszę bardzo.

Dyrektor departamentu w MI Jarosław Waszkiewicz:

Bardzo przepraszam, w imieniu ministra Chodkiewicza. Powinienem na początku o tym powiedzieć. Pana ministra Chodkiewicza zatrzymały pilne obowiązki służbowe w KPRM. Bardzo przeprasza, że nie może uczestniczyć w posiedzeniu Komisji. Na swoje usprawiedliwienie powiem, że nasz zastęp składa się z sześciu lub siedmiu osób, w resorcie jest trzech zastępców ministra, a tylko jeden zajmuje się drogami. Skromna obsada nie pozwala na wzięcie udziału we wszystkich spotkaniach. Jeszcze raz przepraszam w imieniu pana ministra.

Druga sprawa, odnosząc się do usłyszanych wypowiedzi, Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad nie reprezentuje żadnych indywidualnych interesów, ani poszczególnych gmin. Gmina Kowala ma oczywiście własne możliwości kształtowania stosunków na swoim terenie. W prezentowanym materiale widzieli państwo plan zagospodarowania przestrzennego gminy, w którym wskazane były oba warianty. Wrócę do mojej wcześniejszej oceny sytuacji. Wszystkie analizowane warianty w planie zagospodarowania przestrzennego gminy Kowala, który teraz znajduje się przed państwem na tablicy, zostały uwzględnione w propozycjach GDDKiA i skorygowane tam, gdzie nie było możliwości zachowania parametrów technicznych. A szczegółowe odpowiedzi przedstawi pan dyrektor.

Radca w GDDKiA Tomasz Kwieciński:

Odnosząc się do wypowiedzi, jeszcze raz pokażę na mapie, która jest najistotniejsza i obecnie obowiązująca, dotychczas projektowane przebiegi trasy S12. Powtórzę historię trasowania. Pierwsze warianty na terenie gminy Kowala przebiegały po stronie północnej i były zbliżone do wariantu zaznaczonego na kolor brązowy. Dopiero na końcu gminy rozwidlały się na wariant południowy, środkowy i północny przechodzący przez Sołtyków, który jest na tym obszarze. W wyniku wniosków mieszkańców Kowali powstał południowy wariant, który zaznaczony jest kolorem turkusowym, po stronie południowej cmentarza, więc jest to spełnienie oczekiwań mieszkańców Kowali. W momencie, gdy powstał południowy wariant, gmina Gózd podniosła protest, że wariant po stronie południowej przebiega przez najbardziej aktywne tereny rolnicze. W wyniku spotkań z czterema interesariuszami, jakim była gmina Kowala, gmina Skaryszew, miasto Radom i gmina Gózd, powstał wariant zaznaczony kolorem różowym, czyli południowy na terenie gminy Kowala i północny na terenie gminy Gózd. Uspokoję, że w każdym z tych wariantów wszystkie parametry techniczne dotyczące łuków są zachowane, nie ma żadnych ograniczeń prędkości. Łuki są jak najbardziej normatywne. Jeżeli mielibyśmy rozważać wariant zaproponowany przez jednego z panów posłów w najprostszej linii, byłby to tylko wariant zaznaczony kolorem brązowym. Nie satysfakcjonowałby mieszkańców gminy Kowala (przeprowadzony byłby po stronie północnej), ani gminy Gózd (przebiegałby po stronie południowej). Wariant zaznaczony na różowo jest jednym z kompromisowych, łączy interesy wszystkich gmin, które protestowały. Powstał on po pierwszej turze spotkań, tylko i wyłącznie w wyniku uwag ze strony społeczeń-

stwa, jak również włodarzy tych terenów, czyli gmin: Kowala, Skaryszew, Gózd i miasta Radom. Tutaj nie ma żadnej innej historii trasowania wariantów. W chwili obecnej wszystkie warianty są rozpatrywane na równym poziomie. Rozumiem, że mieszkańcy Kowali podnoszą protest, bo najchętniej doprowadziliby do sytuacji, aby już na obecnym etapie wykreślić wariant brązowy, co z punktu widzenia procedury i materiałów przeznaczonych do decyzji środowiskowej nie jest możliwe. Powinniśmy mieć wariantowanie trasy. Taki układ wariantów pozwala nam rzetelnie przeprowadzić studium techniczno-ekonomiczno-środowiskowe i zarekomendować do decyzji środowiskowej najbardziej korzystny wariant z punktu widzenia środowiskowego, technicznego oraz ekonomicznego.

Dyrektor departamentu w MI Jarosław Waszkiewicz:

Wrócę jeszcze do jednej sprawy – rola miasta Radomia. Jeśli chodzi o merytoryczne patrzenie na sprawę i kluczowe punkty, w pobliżu których przebiega droga, Radom jest głównym generatorem ruchu na tej trasie. Z tego punktu widzenia, oczywiście jest dla nas również bardzo ważne, aby warianty przebiegały w sposób powodujący najlepsze rozprowadzenie ruchu do i z Radomia.

Radca w GDDKiA Tomasz Kwieciński:

W uzupełnieniu wypowiedzi pana Waszkiewicza, mogę powiedzieć, że to był główny argument gminy Skaryszew oraz miasta Radomia, aby trasę przesunąć jak najbliżej Radomia, z uwagi na fakt, że trasa nr 9 na odcinku między Radomiem a Skaryszewem nie jest w żaden sposób przygotowana do przenoszenia takiego obciążenia ruchu, jakie powstanie po wybudowaniu S12. Jest to droga gęsto zabudowana. Dlatego wariant jest korzystny pod względem ruchu, ale w chwili obecnej nie są zamknięte wszystkie analizy. Zatem nie jest przesądzone, który z wariantów będzie rekomendowany do wniosku o decyzję środowiskową. Dlatego dopiero teraz w listopadzie mamy ostatnią turę spotkań z mieszkańcami, w wyniku których będzie można zamknąć studium techniczno-ekonomiczno-środowiskowe, żeby w połowie przyszłego roku mieć gotowy wniosek o decyzję środowiskową.

Jeszcze jedna ważna sprawa, która była podnoszona – na obecnym etapie nie analizujemy w żaden sposób struktury własnościowej tych gruntów. Kwestia wypisów z ewidencji gruntów pojawia się dopiero po wyborze preferowanego wariantu i tylko dla jednego wariantu jest składana do Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska. Jest to zgodnie z obowiązującymi przepisami. Struktura gruntów, kto jest indywidualnie właścicielem gruntów, nie jest w żaden sposób analizowana. Na potrzeby naszych ekonomicznych analiz, na obecnym etapie, bierzemy tylko pod uwagę kwestię: Skarb Państwa – tereny prywatne, gdyż to jest związane z kosztami wykupu nieruchomości.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Pan poseł Suchoń, bardzo proszę.

Poseł Mirosław Suchoń (N):

Bardzo dziękuję. Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, od strony formalnej i poznawczej przedstawione prezentacje i państwa stanowiska są jak najbardziej do przyjęcia. To pokazuje proces. Natomiast nie unikniemy kwestii, o której panowie absolutnie nie chcą rozmawiać, związanej z własnością gruntów. Przecież to nie jest przypadek, że wszyscy w Radomiu mówią, iż grunty znajdujące się na przebiegu drogi należą do siostrzeńca posłanki PiS, do siostry posła PiS. Skąd takie informacje? Czy to zostało wymyślone? Wystarczy porozmawiać z mieszkańcami Radomia, są artykuły w prasie. Szanowni państwo, nie wierzę w przypadek. Myślę, że w Polsce nie ma nikogo tak naiwnego, kto uwierzyłby, że na gruntach osób powiązanych blisko z politykami nagle buduje się drogę. Przecież to jest niewiarygodne. Nie wiem, czy na świecie jest chociażby jedna podobna sytuacja? Zupełnym przypadkiem przebieg drogi został zaprojektowany przez grunty, których właścicielem jest siostrzeniec posłanki PiS, siostra posła PiS. Nie wymyśleliśmy sobie tego. Państwo powiedzieli, że nie badają własności gruntu. Może tutaj jest problem. Ktoś przychodzi, sugeruje, wy nie pytacie dlaczego i podejmujecie takie a nie inne decyzje. To się nie klei. Bardzo proszę o odpowiedź na pytanie, które zada-

łem, czy to postępowanie było objęte jakąkolwiek tarczą antykorupcyjną, w celu uniknięcia takich przypadków? To jest oczywista oczywistość, używając słów klasyka, że tego rodzaju sytuacje są wykorzystywane do spekulowania gruntami. W związku z tym, państwo, zamiast zapłacić cenę X, płaci cenę Y, z reguły kilka razy wyższą, niż wynikałoby to ze zdroworozsądkowych warunków, tylko dlatego, żeby ktoś mógł na tym zarobić. To nie są informacje wyssane z palca, ale obecne w przestrzeni publicznej. Mówią o tym mieszkańcy Radomia i okolicznych gmin, tylko państwo nie wiedzą. To jest zaskakujące.

Kolejna sprawa, o którą chcę dopytać. Pan minister Grabarczyk mówił o kwestiach związanych z ograniczeniem prędkości na poszczególnych wariantach. To również jest ważna informacja, że jednak są takie obostrzenia w projektowanych wariantach. Również proszę o ustosunkowanie się do tej informacji. Muszę powiedzieć, że nie otrzymaliśmy jeszcze jednej ważnej odpowiedzi, dlaczego mieszkańcy gminy Kowala w desperackim akcie postanowili poinformować całą Polskę o tym problemie? To nie są standardowe przypadki. Wiemy, że w całej Polsce są tysiące protestów przy budowie dróg, ale nie zdarzyło się, żeby protest urósł do tak wielkiej rangi. Oczywiście, rozumiem podstawę, która jest związana z gruntami. Dlatego proszę, żeby panowie nie uciekali od zbadania tego problemu. Przecież nie można zamykać oczu na tego rodzaju sytuację. Nie rozumiem. Jeżeli panowie nie są w stanie o tym mówić, trzeba coś z tym zrobić. Nie ma pana ministra, nie ma czynnika politycznego. I to być może także świadczy o tym problemie. Dlaczego nie ma czynnika politycznego? Dlaczego pan minister ma inne obowiązki, może równie ważne, i akurat w dniu dzisiejszym o tej godzinie musiał je wypełniać?

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Panie pośle, ale już ustaliliśmy, że poinformujemy ministra o sprawie i potrzebie jego pobytu na posiedzeniu Komisji. To już jest nasza sprawa. Czasami trzeba zrozumieć. Zdarzały się sytuacje, że czekaliśmy rok na przyjście ministra na posiedzenie Komisji Infrastruktury. W tym przypadku tak nie będzie, gwarantuję to panu.

Poseł Mirosław Suchoń (N):

Panie przewodniczący, w kwestii formalnej, pana ministra Adamczyka widzieliśmy dwa razy na posiedzeniu Komisji. Statystycznie ujmując, czekamy półtora roku na wizytę pana ministra.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Na pewno będzie zaproszony. W obecnym momencie, informacje, które dzisiaj otrzymaliśmy, możemy zatrzymać jako dowód rzeczowy, gdyż będzie dalszy ciąg rozmów na ten temat z udziałem ministra. W listopadzie przewidziane są nowe konsultacje społeczne. Dokumenty zostały przedstawione i myślę, że w tym momencie możemy powiedzieć, iż wyczerpaliśmy możliwości rozmowy odnośnie do zadanego tematu. Jeśli będzie wola państwa posłów, podejmiemy temat, gdy pojawią się ważne rozstrzygnięcia albo będzie blisko ważnych rozstrzygnięć. Natomiast państwo posłowie mogą w każdym momencie złożyć wniosek o zwołanie nadzwyczajnego posiedzenia, gdyby coś się działo, szczególnie ci, którzy interesują się tym problemem i są dopytywani przez społeczeństwo. Zwołamy posiedzenie Komisji w tej materii.

Na tym kończymy posiedzenie Komisji. Bardzo dziękuję panom z GDDKiA i ministerstwa za przedstawienie okoliczności. Zamykam posiedzenie Komisji. O godzinie 10.45 mamy następne posiedzenie w tej samej sprawie.